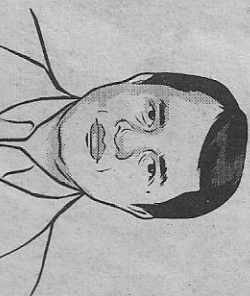


Bus Celaka dan Tata Kelola PO



O I e h

Lagi dan lagi, kecelakaan bus penumpang memakan banyak korban jiwa. Sabtu (8/9) bus pariwisata yang membawa karyawan Catur Putra Group (CPG) dari Bogor menuju Pelabuhan Ratu, Sukabumi, mengalami rem blong dan terjun ke jurang sedalam 30 meter. Akibatnya, 21 karyawan CPG meninggal dan 17 orang lainnya mengalami luka-luka.

SUNGGUH memprihatinkan. Musibah transportasi, khususnya bus PO (perusahaan otobus), seolah menjadi langganan di negeri ini. Padahal, baru Februari lalu bus PO Premium Passion mengalami kecelakaan akibat rem blong di kawasan taniakan Emen, Subang, Jawa Barat. Tragedi itu menewaskan 27 orang dan mengakibatkan belasan lainnya mengalami luka-luka.

Pada 2017 saja ada tiga kecelakaan bus yang menelan banyak korban jiwa. Yaitu, kecelakaan bus PO HS Transport (4 orang meninggal) dan bus PO Kitrans (12 orang meninggal) di wilayah Puncak serta bus PO Medali Mas di jalan pantura Pro-bolingo-Situbondo (10 orang meninggal). Penyebab kecelakaan umumnya rem blong, sopir kelelahan, dan muatan berlebihan. Namun, kesalahan tidak bisa hanya ditinggalkan kepada pelaku operasional di lapangan.

Tata kelola oknum PO yang sering laai dalam memperhatikan kondisi bus dan kesehatan kru (sopir serta kernet) penting untuk dievaluasi pemerintah. Sebab, kecermatan dan kehati-hatian kru PO bisa saja memudar karena suasana kerja, beban kerja, dan beban keluarga yang terlalu berat. Kru bus bukan

semata-mata alat (agen) untuk mendapatkan profit yang sebesar-besarnya bagi pihak manajemen maupun pemilik PO sebagaimana yang dianut dalam *agency theory* (teori keagenan).

Teori keagenan tidak patut diterapkan dalam bisnis yang menyangkut nyawa banyak orang. Karena itu, bisnis transportasi yang dijalankan PO seharusnya dikelola dengan karakter manajemen publik. Caranya, pemerintah harus memperluas fungsi pengawasannya ke dalam budaya bisnis PO. Tugas pemerintah bukan hanya soal izin, pengawasan rute, dan kontrol pelayanan jasa bus, tetapi juga soal *corporate governance* (tata kelola) PO.

Audit Internal

Pemerintah tidak boleh membiarkan kru bus bekerja dalam situasi yang tertekan gara-gara tata kelola yang amburadul dan efisiensi yang berlebihan di PO. Akurasi dalam pengoperasian bus harus didukung akurasi dalam tata kelola perusahaan. Tata kelola perusahaan yang sehat dan akurat akan menghasilkan sistem keamanan dan keselamatan bus yang akurat, termasuk pembentukan karakter kru yang berintegritas, berkeselamatan

AUGUSTINUS SIMANUNTAK*

Tata kelola oknum PO (perusahaan otobus) yang sering laai dalam memperhatikan kondisi bus dan kesehatan kru (sopir serta kernet) penting untuk dievaluasi pemerintah. Sebab, kecermatan dan kehati-hatian kru PO bisa saja memudar karena suasana kerja, beban kerja, dan beban keluarga yang terlalu berat.

rusnya mengacu pada standar kerja yang paling aman bagi pengoperasian bus. Kondisi *overload* tugas dan waktu kerja bagi kru bus harus dihindari.

Berbahaya pula jika manajemen PO mengiming-imingi kru bus dengan insentif yang lebih besar demi target profit yang lebih besar bagi perusahaan. Kru tak akan sempat lagi memeriksa secara rutin keadaan bus, misalnya rem dan ban. Demikian juga, misalnya, besarnya utang PO atas pembelian bus tidak boleh dibebankan kepada target profit bisnis yang berlebihan. Selain itu, kebijakan pemilik PO mengenai harga tiket murah jangan sampai menggerus dana kesejahteraan kru dan biaya perawatan bus.

Bahkan, pemilik PO wajib ikut mengawasi pengoperasian di lapangan supaya manajer operasional tidak memakai strategi bersaing yang bisa mengancam keselamatan penumpang. Bila perlu, tanggung jawab pemilik PO diatur khusus oleh pemerintah supaya mereka tidak sembarangan mengintervensi atau mengondisikan pengoperasian bus dalam meraih laba sebesar-besarnya. Intervensi pemilik yang terlalu jauh bisa mengancam keselamatan penumpang dan kru bus.

Jadi, unsur-unsur dokumen tata kelola yang perlu diaudit pemerintah ialah sistem pencapaian profit yang wajar bagi kru, keseimbangan modal dan utang, akuntabilitas, serta kenyamanan psikologis bagi penumpang dan kru bus. Selain itu, dokumen tata kelola PO perlu memuat langkah-langkah strategis

PO dalam menciptakan keamanan operasionalnya, kondisi bus, upah, dan beban kerja kru.

Laporan PO tidak sekedar menyampaikan pencapaian profit dan pengembangan usaha, tetapi juga peningkatan kualitas dan jaminan keselamatan bus. Selain mencegah *human error* lewat pelatihan, manajemen PO perlu mencegah kru yang pasrah dengan keadaan bus yang sudah tak layak beroperasi karena takut melapor kepada pihak manajemen. Perusahaan bus perlu membuat sistem yang aman bagi kru dalam melaporkan kondisi bus.

Bahkan, PO seharusnya memberi penghargaan kru yang tidak saja berkinerja tinggi, tapi juga berprestasi dalam keakuratan, kenyamanan, dan keselamatan penumpang. Manajemen PO tidak boleh lupa bahwa para kru bus juga manusia biasa yang butuh hiburan atau pengalihan (tanpa mengurangi penghasilan mereka) untuk menghilangkan kejenuhan kerja.

Semua aspek tata kelola tersebut perlu dimuat dalam dokumen laporan PO dan disampaikan kepada pemerintah, investor, serta masyarakat. Lewat dokumen itulah, pemerintah bisa merelevansi sekaligus menilai seluk-beluk PO, termasuk budaya bisnisnya. Audit internal PO merupakan salah satu tanggung jawab pemerintah dalam mengarahkan semua PO menuju tata kelola perusahaan yang baik supaya keamanan bus benar-benar terjaga. (*)

*) Dosen hukum bisnis FE Universitas Kristen Petra, Surabaya